

ОБ'ЄКТ, ПРЕДМЕТ ТА ПРИНЦИПИ РЕГІОНАЛЬНОЇ ЛОГІСТИКИ

© Мороз О.Д., 2010

Досліджено сучасні теорії та концепції регіонального розвитку, що дало змогу визначити регіон з позицій регіональної логістики, виявити її об'єкт, предмет та основні принципи.

Investigational modern theories and conceptions of regional development are investigated in the article, that allowed to define a region from positions of regional logistic, to find out its object and basic principles.

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку економіки, якому притаманні процеси інтенсивної глобалізації та євроінтеграції, прискореного формування регіональних ринків та зростання міжрегіональної конкуренції, формування мережевої економіки, економіки знань, “нової економіки” характеризується зміною місця та ролі регіонів, а саме – перенесенням центру ваги у вирішенні більшості завдань з державного рівня на регіональний. Прерогативою ж державного управління економікою регіону вважається створення загальнодержавних умов для мінімізації диспропорцій соціально-економічного розвитку регіонів, негативних проявів територіальної дезінтеграції на рівні окремих регіонів, підтримки місцевих перетворень для того, щоб кожен регіон максимально використовував свій внутрішній потенціал на основі урахування його географічних, природних, історичних, економічних, екологічних, демографічних та інших особливостей, етнічних і культурних традицій для підвищення своєї конкурентоспроможності як в Україні, так і у світовому господарстві.

Однак за даними звіту Всесвітнього економічного форуму про глобальну конкурентоспроможність 2008–2009 років, в рейтингу глобальної конкурентоспроможності Україна протягом останніх трьох років із 69-го місця опустилася на 72-ге місце серед 131 країни [1, с. 8]. Як зазначає ідеолог концепції нового регіоналізму М. Кітінг, сьогодні новий регіоналізм характеризується двома взаємопов'язаними особливостями: він не обмежується кордонами національного багатства та штовхає регіони до конкурентної боротьби, а не відводить їм нові ролі у системі міжнародного поділу праці. Власне тому постає необхідність у пошуку нових підходів до управління регіональним розвитком, які враховуватимуть особливості розвитку основних галузей економіки регіону; спроможні істотно вплинути на активізацію виробничого процесу, підвищення інвестиційної привабливості регіону та добробуту населення і як результат – підвищення конкурентоспроможності регіону в умовах загострення міжрегіональної конкуренції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам регіонального розвитку економіки України стосується багато наукових праць вітчизняних вчених, зокрема О. Алімова, О. Амоші, С. Бандура, П. Борщевського, І. Вахович, В. Геєця, З. Герасимчук, Б. Данилишина, М. Долішнього, С. Дорогунцова, Л. Зайцева, Ф. Заставного, Т. Заяць, В. Євдокимова, А. Єпіфанова, В. Куценко, Ю. Лебединського, А. Лисецького, І. Лукінова, А. Мазура, Ю. Макогона, В. Мамутова, Я. Олійника, В. Онікієнка, М. Паламарчука, О. Паламарчука, В. Пили, В. Поповкіна, В. Симоненка, О. Сологуб, В. Столярова, М. Тимчука, М. Фащевського, Л. Чернюк, Л. Черчик, М. Чумаченка та ін. Наукові здобутки вчених мають велике наукове і практичне значення.

Формулювання цілей статті. Проте проблема трансформації регіонального розвитку потребує подальшого дослідження, оскільки докорінно змінились внутрішні і зовнішні умови функціонування господарства регіональних систем, набуло нового значення і трансформується управління регіональним розвитком, орієнтуючись на забезпечення комплексності й економічної ефективності.

За таких умов варто звернути увагу на досвід високорозвинених країн щодо використання логістики в управлінні комплексним розвитком регіону, особливістю сучасної економіки яких є створення глобальних, регіональних, державних, корпоративних (торговельних, транспортних, дистрибуторських, телекомунікативних) та інших логістичних систем, оскільки відомо, що логістичні системи є потужним засобом економії дефіцитних ресурсів: матеріальних, сировинних, енергетичних, фінансових, інтелектуальних, трудових [2, с. 13].

Виклад основного матеріалу. В Україні, так і в країнах, що входили до складу Радянського Союзу, питанням використання логістики в управлінні комплексним розвитком регіону приділяється ще недостатньо уваги: спроби дати власну інтерпретацію економічних процесів, які відбуваються в регіоні, що ґрунтуються на методології логістики, хоч і є ефективними, проте ще поодинокими. Так, російські учені Л. Міротін, В. Сергєєв, А. Кизим, П. Сльашевич, розглядаючи логістичні системи, поділяють їх на мікро- та макрологістичні. Під останньою науковці розуміють систему, призначенням якої є не отримання прибутку або досягнення інших корпоративних цілей організації бізнесу, та яка створюється на рівні територіального або адміністративно-територіального утворення для вирішення соціально-економічних, екологічних, військових та інших схожих завдань [3, с. 55–59; 4, с. 123; 5, с. 33–37]. Проте, погоджуючись із З. Герасимчук та Л. Ковальською, які доводять існування міжрегіональної конкуренції, ідея якої – забезпечення балансу між конкурентоспроможністю та економічною безпекою регіонів держави і враховуючи, що кожен із регіонів веде конкурентну боротьбу за ресурси та умови одержання благ задля підвищення рівня їх людського та економічного розвитку, не порушуючи інтересів інших регіонів держави [6], вважаємо, що в умовах активізації впливу чинників міжрегіональної конкуренції та процесів глобалізації та євроінтеграції актуальним є формування такої логістичної системи, яка матиме на меті й отримання прибутку у вигляді надходження додаткових коштів як до бюджетів (місцевих, регіональних, державних), так і одержання прибутків іншими її суб'єктами.

Серед робіт українських науковців питання сутності та ролі логістики в управлінні регіональним розвитком, науково-методичних основ формування та моделювання регіональних логістичних систем та їх економічного розвитку сьогодні досліджується лише в одній докторській дисертації Р.Р. Ларіної: “Теоретико-методологічні основи формування регіональних логістичних систем”(2006); декілька наукових праць стосуються питань використання логістики в транспортній галузі, а саме формування транспортно-логістичних центрів.

Водночас опрацювання наукових джерел дає змогу зробити висновок, що використання логістики в управлінні регіональним розвитком зумовлено такими положеннями.

По-перше, розвиток економіки регіону слід розглядати як процес відтворення, що охоплює виробництво, розподіл, обмін і споживання товарів і послуг. Регіональний відтворювальний процес є відновленням на якісно новому рівні кругообігу матеріальних, трудових, фінансових і інформаційних ресурсів регіону [7].

Закономірності цього процесу визначають всі взаємозв'язки і взаємозалежності регіональної системи. Розширене відтворення продуктивних сил регіону і всієї системи економічних відносин здійснюється за допомогою матеріальних, фінансових й інформаційних зв'язків між суб'єктами регіональної економіки. Регіональний відтворювальний процес припускає єдність внутрішньорегіональних-міжрегіональних матеріально-речових, фінансово-кредитних і інформаційних зв'язків.

Внутрішньорегіональні економічні зв'язки інтегрують одиничні процеси відтворення на рівні підприємств у регіональний відтворювальний процес. Послідовна зміна фаз відтворення формує загально-регіональні умови і передумови, необхідні для розвитку підприємств і організацій, розташованих в регіоні.

Міжрегіональні економічні зв'язки забезпечують формування матеріальних, фінансових і трудових ресурсів відтворювального процесу регіону за рахунок міжрегіонального обміну; взаємодія регіонального відтворювального процесу з економікою країни; участь регіональної системи у формуванні загальнодержавних товарно-матеріальних, фінансово-кредитних, трудових ресурсів, а також у виробництві певної частини національного доходу країни.

Соціально-економічний розвиток будь-якого регіону також визначається вертикальними і горизонтальними економічними зв'язками. Взаємодія цих груп зв'язків дає змогу забезпечити нормальний хід регіонального відтворювального процесу.

Вертикальні економічні зв'язки забезпечують головні регуляторні функції: визначають територіальний розподіл праці, розвивають господарство регіону відповідно до інтересів економіки всієї держави. Такі зв'язки є не постійні й ефективні тільки тоді, коли взаємодіють з горизонтальними зв'язками.

Дія горизонтальних зв'язків зумовлена тим, що всі розташовані на території підприємства є елементами єдиної регіональної системи. Оскільки підприємства користуються регіональними ресурсами і послугами інфраструктурних організацій, вони зацікавлені в комплексному й ефективному використанні цих ресурсів і розвитку надійної і збалансованої інфраструктурної бази з урахуванням особливостей кожного підприємства і регіону загалом. Вертикальні зв'язки і відносини формуються загальнодержавними органами управління, міністерствами і відомствами. Горизонтальними відносинами і зв'язками між елементами регіональної системи управляють регіональні та місцеві органи влади, зацікавлені в комплексному розвитку регіонального господарства і підвищенні рівня життя населення.

Названі зв'язки реалізуються через регіональну логістичну систему, яка формує економічне середовище, необхідне для функціонування всього відтворювального процесу регіону. Через рух матеріального потоку вона забезпечують безперервність регіонального відтворення.

Водночас економічна діяльність регіону здійснюється не ізольовано від структур бізнесу інших регіонів, а входить у ланцюг задоволення потреб споживачів. Логістика дає змогу пов'язати регіон, із зовнішніми постачальниками та із замовниками і споживачами; а також з іншими регіонами, з іншими державами.

Отже, логістика інтегрує основні сфери господарської діяльності регіону у один ланцюг, який називають логістичним ланцюгом, або ланцюгом поставок.

По-друге, створювані взаємозв'язки та взаємозалежності регіонів, зростання рівня відкритості економіки регіонів інтенсифікують налагодження між ними (тобто регіонами) тісних відносин з формування та регулювання товарних, фінансових, трудових та інформаційних потоків. Власне тому останнім часом активно формуються складноструктуровані господарчі суб'єкти та територіальні утворення, зокрема міжгалузеві та міжрегіональні [8], з метою посилення конкурентних позицій регіону як на державному, так і на міжнародному рівнях.

По-третє, протягом 2008 року Світовий банк, сприяючи розвитку торгівлі та транспорту в Україні, досліджував питання транспортного, митного, логістичного та технологічного забезпечення зовнішньої торгівлі, виявлення сильних та слабких сторін середовища, в якому здійснюється логістична діяльність в Україні. Було виявлено, що за показниками логістичного забезпечення міжнародної торгівлі або ведення торгівлі рейтинги України нижчі за середні або є незадовільними. Складовими елементами показника ефективності логістики (LPI) були діяльність митної служби, компетентність логістики, рівень міжнародних перевезень, можливість відслідковування вантажів, розвиток інфраструктури, своєчасність доставки. Так, Україна, займає за цим показником 73-тє місце у світі (для порівняння: Туреччина – 34-тє місце, Польща – 40-ве місце, Румунія – 51-ше місце, Болгарія – 55-тє, Білорусія – 74-тє, Росія – 99-тє) [9]. Також було відзначено негативний вплив незбалансованості експорту та імпорту з огляду на той факт, що експорт та транзит основних вантажів і сировинних матеріалів здійснюється переважно залізничними та морськими шляхами. Імпорт – це переважно тарно-штучні вантажі та споживчі товари [10].

Водночас, враховуючи те, що в планах регіонального/просторового розвитку європейського континенту українська територія розглядається як транзитна, що з'єднує Західну Європу з Далеким Сходом, важливого значення набуває формування національної мережі транспортних коридорів у системі міжнародних з відповідним складом елементів, технічним рівнем та ресурсним забезпеченням. [11, с. 399]. Одним з надзвичайно важливих елементів, що забезпечує міжнародні перевезення і від якого значною мірою залежить якість перевезень, є система управління потоками, що, власне, передбачає використання логістичного підходу під час формування та функціонування таких систем.

Отже, зважаючи на вищесказане, видається доцільним та актуальним здійснення досліджень, спрямованих на вивчення об'єктивних умов формування і функціонування регіональних логістичних систем, логіки їх побудови, управління функціонуванням, їх вплив на ефективність господарської діяльності підприємств та організацій регіону та функціонування регіону загалом. Однак ефективному формуванню РЛС, на нашу думку, має передувати огляд напрацьованих вчених щодо економічного змісту одного з ключових понять дослідження – “логістика”, що дасть змогу виявити її загальні риси та визначити її роль і місце в теоріях та концепціях розвитку регіону.

Оскільки існує велика кількість трактувань логістики, необхідно визначитися з тим, що ми вкладаємо у зміст цього поняття. Для виконання поставленого завдання спробуємо розглянути визначення “логістика” з погляду онтології.

Так, більшість дослідників [5, с. 6–36; 12; 13; 14, с. 4–18; 15, с. 9–21; 16, с. 9–19; 17–20] в своїх працях сходяться на тому, що семантика слова “логістика” походить з Давньої Греції, де цим словом позначали мистецтво міркування (мислення, доцільність дій, виконання розрахунків). Загалом зазначені автори наводять історію та розвиток поняття “логістика” та ґрунтовно розкривають еволюцію логістичного менеджменту як науки про управління матеріальними, фінансовими, інформаційними і сервісними потоками. Тому у подальших дослідженнях було сконцентрована увага на групуванні найпоширеніших визначень логістики за основним змістом та об'єктом, що дало змогу зробити висновок, що логістика – це насамперед наука, оскільки має концептуальні основи, об'єкт, предмет, методи, прийоми, інструментарій дослідження.

Так, щодо об'єкта логістики, можна виділити два самостійні, достатньо великі теоретико-практичні напрями трактування логістики.

Прихильники першого напрямку [12; 21, с. 113; 22, с. 13; 23, с. 9; 25; 24, с. 5; 26 та ін.] як об'єкт логістики розглядають процес фізичного поширення продукції або процес її руху від сировини до кінцевого споживача. Перевагою цього напрямку є суто прикладний характер її інструменту, що використовується при проектуванні та впровадженні логістичних операцій, логістичних ланцюгів та логістичних систем. Разом з тим, варто відзначити, що прихильники цього напрямку ігнорують пошук шляхів узгодження економічних інтересів реальних та потенційних учасників товароруку, роблячи акцент на матеріальних потоках, частково враховуючи інформаційні потоки та взагалі не враховуючи фінансових.

Прихильники другого напрямку основним об'єктом логістики вважають економічний потік, тобто всю різноманітність потокових процесів як у сфері виробництва, так і в сфері обігу, що, власне, істотно розширює сферу прикладання логістики. Власне, саме з цих позицій логістику розглядають і сучасні науковці [5; 26; 27; 28; 29; 30; 31].

У зв'язку з цим правомірним стало введення в науковий обіг терміна “економічний потік”, який поєднав в собі всі різновиди потокових процесів, що виникають в різних видах господарської діяльності на усіх стадіях відтворювального процесу. При цьому метою управління економічними потоками є їх оптимізація, а результатом – зниження сукупних витрат усіх учасників потокових процесів.

На основі аналізу визначень логістики можемо окреслити загальні риси цього поняття:

- часова та просторова трансформація предмета економічного потоку;
- інтеграція функцій менеджменту логістичних процесів;
- супроводження матеріальних потоків потоками інформації та фінансів;
- орієнтація на критерії ринкової ефективності та корисності та раціоналізації структури витрат.

Отже, підсумовуючи викладене вище, під *логістикою розумітимемо науку про управління економічними потоками в складних відкритих економічних системах задля досягнення поставленої мети*. Таке розуміння змісту логістики є співзвучним сучасним перетворенням, які відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, адже все більша кількість суб'єктів ринку перетворюються на відкриті, а потім і наскрізні системи, трансформуючись в складні інфрасистеми. Своєю чергою, утворені в результаті глобалізації інфрасистеми інтегруються в потужні корпоративні ринкові структури, ефективність функціонування яких переважно зумовлена використанням сучасних форм та методів управління. У таких умовах особливе місце належить інтегрованій логістиці, на основі якої створюються складні макрологістичні системи, адекватні за своїм структурним різноманіттям

глобальним системним перетворенням в національній та світовій економіці. Функціонування таких систем дає змогу координувати багатоцільову діяльність різнопрофільних економік та юридично самостійних структур з виробництва продукції та послуг інтеграцією та оптимізацією конкуруючих потоків, використанням процесно-орієнтованих методів управління. Такий підхід створює передумови для об'єднання численних суб'єктів ринку в єдиний простір, для заміни деконструктивної конкуренції між суб'єктами ринку на взаємодію та партнерство, націлене на кінцевий результат.

В загальному вигляді сучасна інтегрована логістика займається оптимізацією розміщення в просторі та часі товарно-матеріальних та відповідних їм супутніх інформаційних, сервісних та матеріальних потоків. У такому розумінні логістика має багато спільного з регіональною економікою, яка досліджує сукупність економічних та соціальних чинників та явищ, які зумовлюють просторове розміщення та розвиток продуктивних сил. Тобто предметом регіональної економіки є вивчення окремих регіонів та їх систем, економічних зв'язків між регіонами, розвиток продуктивних сил.

Тому погоджуємося із Носовим [32], що доцільним є виділення в логістиці як наукової та прикладної дисципліни самостійного розділу – регіональної логістики, яка розглядається як міждисциплінарний напрям на стику регіональної економіки, соціології, політології, маркетингу, товарознавства, економічної географії та інших наук, які використовують просторові аспекти дослідження.

Під регіональною логістикою розумітимемо науку про управління *економічними потоками у регіональних системах з метою їх оптимізації задля забезпечення конкурентоспроможного розвитку регіону*. Власне, необхідність дослідження регіональних економічних потоків усвідомив ще Х. Річардсон, зазначивши, що регіональна економіка, перебуваючи у зародковому стані, потребує синтезу, який об'єднає в собі аналіз зв'язків всередині регіону із міжрегіональним аналізом потоків та одночасно пояснить просторову організацію регіонів, міст, підприємств та домогосподарств [33].

З погляду регіональної логістики під *регіоном* розумітимемо систему, яка забезпечує фізичне переміщення товарів по каналах товароруку та інформаційні й фінансові потоки, які обслуговують ці процеси; це поняття містке, системне, оскільки охоплює локалізовану територіальним простором множину різних за галузевими, конкурентними, цінovими та іншими характерними ознаками складових.

Основними завданнями регіональної логістики є:

- оптимізація економічних потоків регіону з метою максимізації загальносистемного ефекту;
- раціоналізація операцій, пов'язаних із ефективним функціонування регіону.

Вивчення теорії та практики господарчої діяльності регіону дає змогу нам виділити такі типи регіональної логістики:

- 1) закупівельна логістика, основною функцією якої з позицій регіональної логістики є ввезення товару в регіон;
- 2) розподільча логістика, яка відповідно до регіональної логістики здійснює вивезення товару з регіону;
- 3) транспортна логістика – націлена на організацію транспортних функцій у регіональній логістиці;
- 4) складська логістика – скерована на організацію складських функцій у регіональній логістиці;
- 5) логістичний сервіс – здійснення сервісного обслуговування регіональних процесів;
- 6) логістичний менеджмент – розроблення та реалізація управлінських рішень, пов'язаних з організацією та плануванням регіонального розвитку

Для визначення принципів регіональної логістики розглянемо теорії та концепції регіонального розвитку. Так, у дослідженні ролі логістики в регіональному розвитку слід спиратися на положення складових першого блока – теорій просторового розвитку, виникнення та розвиток яких припадає на початок XIX століття. Цей період характеризується виділенням просторового аспекту розвитку виробничо-комерційної і фінансово-кредитної діяльності та формуванням просторового напрямку у межах традиційної економічної теорії, який надалі розвинуто у різних концепціях регіонального розвитку [34; 35].

Теорії просторового розвитку поділені на статичні та динамічні [36, с. 26]. До статичних теорій просторового розвитку, так званих класичних штандотних, належать насамперед моделі Й.Г. Тюнена, В. Лаунхарда, А. Вебера, А. Льоша, які розглядають регіон з позицій ринку збуту продукції.

Розглянемо коротко зміст цих теорій.

Так, згідно із *моделлю І.Г. фон Тюнера* основним чинником оптимального розміщення підприємства є транспортні витрати. Абстрагуючись від зміни рівня техніки, впливу зовнішнього ринку, І.Г. фон Тюнен доводив, що під впливом зниження цін на землю і робочу силу від центра держави до периферії та зростанням вартості транспортних витрат навколо міста (промислового центру) концентрично розташовуються пояси спеціалізації сільського господарства. Дослідження І.Г. фон Тюнена продовжив німецький вчений В.Лаунхард, який розробив метод вагового (або локаційного) трикутника для визначення оптимального розміщення підприємства залежно від вагових співвідношень вантажів та відстаней, на які вони перевозяться.

Основні принципи розміщення промисловості та території регіону за *теорією А.Вебера* такі:

- на основі мікроекономічного підходу можна побудувати методологічну схему оптимального рішення щодо розміщення окремих підприємств;
- мінімізація витрат окремого підприємства є головним критерієм його розміщення.

А. Вебер визначав розміщення промисловості трьома орієнтаціями: транспортною, виробничою та агломераційною орієнтаціями. Транспортна орієнтація та орієнтація на трудові ресурси є основними чинниками регіонального розміщення промисловості. "Але не можна ні зрозуміти, ні пояснити реального розміщення без врахування третього чинника, принципово відмінного за своєю природою від перших двох, але який відіграє важливу роль саме для сучасного розміщення крупної машинної індустрії", – писав Вебер [37].

Під дією перших чинників утворюється мережа вузлів, які характеризуються або мінімізацією транспортних витрат, або оптимальним наближенням до трудових ресурсів. Проте розміри цих промислових вузлів та їх виробнича потужність великою мірою визначається агломераційними процесами, не пов'язаними конкретно ні з одним із географічних пунктів розміщення виробництва. В цій незалежності і полягає корінна відмінність агломерації від регіональних факторів, які мають тісну географічну прив'язку.

Видно, що на початку ХІХ ст. регіон розглядався як ринок збуту продукції, а просторовий аспект ринків збуту та джерел сировини – як основний чинник розвитку та розміщення промисловості в регіоні [38; 39].

А. Льюш, на відміну від І.Г. фон Тюнена і А. Вебера, вперше в західній економічній науці розглядав теорію не тільки промислового "штандорта", а й сільського господарства, торгівлі, міст тощо. Саме А. Льюш підняв теорію розміщення на макроекономічний рівень дослідження. Об'єктом його дослідження було як окреме підприємство, так і територіальна структура господарства. Якщо попередні дослідники як основу оптимального розміщення підприємства розглядали теорію найменших витрат, то А. Льюш правильно вважав орієнтацію на місце, яке забезпечуватиме максимальний прибуток, беручи до уваги такі складові, як податкова система, міжнародна торгівля та науково-технічний прогрес.

Власне, досягненням А. Льюша є те, що він вперше розглядав умови розвитку економічного району, серед яких виділяв відстань та транспортні умови, природні відмінності, національні та політичні умови, технічний прогрес, особисті риси підприємців.

Отже, у штандортних теоріях регіонального розвитку чітко простежується локаційний напрям регіональної науки, основним завданням якого є пошук оптимального місця розміщення окремого підприємства та виявлення причин того, чому підприємство вибирає для своєї діяльності той чи інший регіон. А логістика є тим комплексним напрямом, за допомогою якого, власне, можна пов'язати єдиною теорією та методом локаційні та регіональні проблеми.

Щодо динамічних теорій просторового розвитку, серед них більшу увагу варто звернути на теорію дифузії інновацій, теорію полюсів зростання, теорію формування територіально-виробничих комплексів, концепцію "центр–периферія" та концепцію нової регіоналістики, які, з одного боку, спираються на просторові організаційні форми виробництва та розселення, а з іншого – на стадійність регіонального розвитку.

Так, відповідно до *теорії дифузії інновацій* (нововведень), запропонованої вперше Т. Хагерстрандом, на території відбувається розсіювання економічних нововведень. Інновації зароджуються в інноваційних центрах (країнах, регіонах), які різняться високим ступенем розвитку, а відтак

переміщуються на периферію економічного простору – до менш розвинених територіально-супільних систем [40, с. 37–39].

Ця теорія отримала своє продовження в моделі інноваційного регіонального зростання Андерсона та Манцінена [41], як ґрунтується на теорії продукування та дифузії знань. Автори цієї теорії розглядають регіональний розвиток згідно з неокласичною виробничою функцією, що є одним з елементів логістики.

Основна ідея *теорії полюсів зростання* висунута французьким економістом Ф.Перру, який вважав, що ареали економічного простору, де розташовані підприємства галузей-лідерів, притягають фактори виробництва, забезпечуючи високу ефективність їх використання, перетворюючись на полюси економічного зростання [42]. Ця теорія представлена багатьма підходами, які поєднують дифузії інновацій із принципами агломерації та кумулятивної причетності.

Так, концепція кумулятивної причетності дає змогу певною мірою пояснити географічну концентрацію багатства та населення. Ця залежність найяскравіше виражається у взаємодії ефекту масштабу, транспортних витрат та руху робочої сили. Ефект агломерації, виявлений ще А. Вебером, передбачає, що регіональний розвиток ґрунтується на внутрішніх немобільних ресурсах і залученні мобільних ресурсів (тобто руху економічних потоків), а скупчення міст стають великими промисловими центрами – економічними полюсами зростання [33].

Ж.-Р. Будвіль запропонував свою класифікацію агломераційних утворень, яка охоплює:

- дрібні та середні міста, що спеціалізуються на галузях третинного сектору та обслуговують прилеглу сільську місцевість;
- промислові міста середнього розміру з диверсифікованою структурою господарства, що розвиваються за рахунок зовнішніх впливів;
- велика міська агломерація з розвинутою структурою господарства, яка охоплює пропульсивні галузі, що зумовлює автономність зростання;
- полюси інтерації, що поєднують декілька міських систем і визначають всю еволюцію просторових структур.

По суті, Будвіль у цьому випадку говорить про логістичні центри, в яких здійснюється інтегрована логістика, зазначивши, що саме полюси інтеграції (логістичні центри) визначають подальшу траєкторію розвитку національної економічної системи.

Теорія формування територіально-виробничих комплексів, розроблена в СРСР колективом авторів на чолі з М.К. Бандманом, на відміну від західних теорій, що пояснювали закономірності просторового розвитку і розміщення виробництва на підставі раціональної поведінки суб'єктів господарювання, ґрунтувалася на принципі централізованого планування територіальних суспільних систем на користь єдиного народогосподарського комплексу. Про це свідчить твердження в праці А.В. Ковалевського “Розміщення продуктивних сил на території СРСР в другій п'ятирічці і генплан”: “... капіталістичні теорії розміщення неспроможні вирішити проблему соціалістичної організації господарства... і виявляються непридатними у вирішенні проблеми розміщення продуктивних сил в СРСР” [43, с. 11]. Однак потрібно зазначити, що територіально-виробничі комплекси, опинившись у ринкових умовах, не втратили своєї значущості, вони і нині створюють значну частку конкурентоспроможної на світовому ринку продукції нових незалежних країн [44, с. 54], що доводить ефективність формування промислових систем.

Водночас теорія територіально-виробничих комплексів, орієнтована на великомасштабні державні проекти, в умовах ринкових відносин потребує серйозного переосмислення у напрямі оптимізації потоків та зв'язків між суб'єктами цих комплексів, що, власне, і зумовлює розвиток регіональної логістики, завданням якої є оптимізація економічних потоків регіону та раціоналізації операцій з метою максимізації загальносистемного ефекту.

Наступна концепція – “*центр-периферія*”, автором якої є Дж. Фрідман [44, с. 70]. описує взаємодії різних територіальних систем, зазначаючи, що економічне зростання відбувається лише в містах, які називаються ядрами, що пов'язані із рештою простору потоками капіталів, товарів, робочої сили та інформації. Власне, тут варто зазначити, йдеться про дослідження економічних потоків всередині регіону, що є об'єктом регіональної логістики.

На вивчення потоків у регіоні також спрямована концепція нової економічної регіоналістики, яка почала формуватися наприкінці ХХ століття в період інформаційно-технологічної революції. Її засновник – М. Кастельсон [45] доводить тезу про одночасне існування в сучасному світі “простору місць” та “простору потоків”. Якщо “простір місця” характеризують чітко визначені державні та адміністративні кордони, то в “просторі потоків” чіткі межі абсолютно відсутні. Якщо “простір місця” зумовлений існуванням держави як інституту, то “простір потоків” – існуванням економічної системи загалом.

Власне, у постіндустріальному суспільстві напрями потоків (фінансові, товарні, інформаційні, міграційні) визначають реальні межі економічних районів. Отже, економічні регіони за своєю суттю перетворилися на “позатериторіальні” чи “екстериторіальні” утворення. Глобальна інтеграція фінансових потоків на початку 80-х років минулого століття стала можливою завдяки використанню новітніх інформаційних технологій, вивела потоки капіталу за межі національних економік і слугувала поштовхом для розвитку нової регіоналізації [44, с. 58].

Отже, порівняльний аналіз основних теорій та концепцій розвитку регіонального розвитку, які сформувалися у західній та вітчизняній науці ХХ століття, доводить, що в кожній з теорій та концепцій наявний логістичний підхід до просторового розвитку регіону, який проявляється у знаходженні найвигіднішого місця розташування підприємства відповідно до наявних факторів виробництва (урахування територіальної віддаленості підприємств до ресурсної бази) та спеціалізації регіону, застосуванні економічного районування регіонів, міст, селищ, врахуванні асиметрії у рівнях розвитку регіонів, що власне, доводить необхідність та об’єктивність дослідження регіону з позицій регіональної логістики.

Доцільно виокремити такі принципи регіонального розвитку з позицій логістики (рис. 1), які повинні використовуватися в практичній діяльності.

Принцип системного підходу. Підхід до регіону як системи – одна з головних особливостей регіональної логістики. Максимальний ефект можна отримати лише в тому випадку, коли економічні потоки регіону оптимізуються протягом усього логістичного ланцюга, а не у межах окремого підприємства.



Рис. 1. Принципи регіональної логістики

Принцип раціонального розміщення виробництва передбачає усебічне врахування економічних, демографічних, соціальних та екологічних передумов та факторів розміщення продуктивних сил. Його реалізація передбачає наближення матеріаломістких, енергомістких, водомістких виробництв до джерел відповідної сировини, палива та енергії, водних ресурсів; наближення виробництв низькотранспортабельної продукції до місць її споживання; уникнення зустрічних перевезень однотипної продукції, сировини й палива з одного регіону в інший.

Принцип логістичної координації та інтеграції. У процесі логістичного менеджменту в регіоні потрібно забезпечити узгодженість участі усіх ланок логістичного ланцюга в управлінні усіма видами економічних потоків в регіоні при реалізації цільової функції розвитку регіону.

Принцип стійкості та адаптивності. Зовнішнє середовище регіону характеризується високою мірою невизначеності

Принцип гуманізації усіх функцій та технологічних рішень в регіоні. Передбачає формування екологозабезпечувального типу господарства у регіоні, раціональна оптимізація товарно-матеріальних та трудових потоків регіону.

Принцип відкритості регіональної економіки. Регіон, як правило, є відкритою системою, залежною від зовнішніх чинників, ніж національна економіка, частиною якої він є. Тому ефективне управління економікою регіону повинне передбачати наявність економічних зв'язків та економічних потоків останнього з іншими регіонами та країнами, що утворюють його оточення.

Принцип взаємозв'язку відкритості та потенціалу регіону. Рівень внутрішньої та зовнішньої відкритості регіону визначають його соціально-економічний потенціал, забезпеченість факторами виробництва, розміри території, галузева структура економіки регіону, чисельність населення та його платоспроможний попит, місткість регіонального ринку. Обсяг та структура економічних потоків регіону не повинні порушувати цілісність регіональної системи, а бути оптимальними з погляду нарощування виробничого потенціалу та забезпечення його певного рівня його закритості для конкурентів.

Принцип конкурентних переваг регіону. Диференціація регіонів є наслідком їх різної динамічної конкурентоспроможності. Зміна конкурентних переваг регіону залежить від того, наскільки швидко та гнучко регіональні системи реагують на зміну внутрішнього та зовнішнього попиту, пристосовуються до нових умов та чинників економічного зростання. Основою економічного зростання регіонів є здатність суб'єктів господарювання регіонів продукувати інновації.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Отже, висока значущість ефективного регіонального розвитку і недостатнє теоретичне обґрунтування можливості застосування логістичної концепції для підвищення ефективності процесів їх функціонування визначають необхідність вивчення процесів формування та розвитку регіональних логістичних систем.

1. *Звіт про конкурентоспроможність України 2009: Фонд “Ефективне управління”/Електронний варіант [www.feg.org.ua].*
2. *Смирчинський В.В. Логістичний менеджмент державних закупівель. Теоретико-правовий та методологічний аспект: Наукове видання. – Тернопіль: Карт-блани, 2004. – 390 с.*
3. *Сергеев В.И. Логистика в бизнесе: Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 608 с.*
4. *Основы логистики: Учеб. пособие / Под ред. Л.Б. Миротина, В.И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 200 с.*
5. *Сергеев В.И., Кизим А.А., Эльшеев П.А. Глобальные логистические системы: Учеб. пособие / Под общ. ред. В.И. Сергеева. – СПб.: Издательский дом “Бизнес-пресса”, 2001. – 240 с.*
6. *Ковальська Л.Л. Оцінка конкурентоспроможності регіону та механізми її підвищення: Монографія. – Луцьк: Надстир'я, 2007. – 400 с.*
7. *Новоселов А.С. Теория региональных рынков: Учебник. – Ростов н/Д.: Феникс; Новосибирск: Сибирское соглашение, 2002. – 448 с.*
8. *Вебер А. Теория размещения промышленности. – Л.-М., 1926.*
9. www.worldbank.org/lpi.
10. *Даценко Н.М. Розвиток логістичних центрів на сучасному етапі / Електронний варіант [http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/Upsal/2009_6/09dnmcrps.pdf].*
11. *Мікула Н.А. Передумови формування логістичного кластеру у системі міжнародних транспортних коридорів / Електронний варіант [http://www.nbuv.gov.ua/Portal/soc_gum/pips/2007/BSEC_2007/Pages %20from %202tom/0399.pdf].*
12. *Гордон М.П., Карнаухов С.Б. Логистика товародвижения. – М.: Центр экономики и маркетинга, 1998. – 168 с.*
13. *Крикавський Є. Логістика підприємства: навч. посіб. – Львів: Державний університет “Львівська політехніка”, 1996. – 160 с.*
14. *Альбеков А.У., Федько В.П., Митько О.А. Логистика коммерции. Серия “Учебники, учебные пособия”. Ростов-на-Дону: Феникс, 2001. – 512 с.*
15. *Основы логистики: Учеб. пособие / Под ред. Л.Б. Миротина, В.И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 200 с.*
16. *Тридід О.М., Таньков К.В. Логістичний менеджмент: Навчальний посібник. – Х.:ВД “ІНЖЕК”, 2005. – 224 с.*
17. *Саркисов С.В. Управление логистикой: Учеб. пособие. – М.: ЗАО “Бизнес-школа “Интел-Синтез”, 2001. – 416 с.*
18. *Семенов А.И. Предпринимательская логистика. – СПб.: Политехника, 1997.*
19. *Ballou R.H. Business Logistics Management. Third Edition. Prentice-Hall International, Inc., 1993.*
20. *Bowersox D., Closs D. Logistical Management. The Integrated*

Supply Chain Process. The McGRAW-HILL Companies, inc. New York, 1996. 21. Родников А.Н. *Логистика: Терминологический словарь.* – 2-е изд. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 352 с. 22. *Логистика: Учебник / Под ред. Б. Аникина: 2-е изд., перераб. и доп.* – М.: ИНФРА-М, 2001. – 352 с. 23. Неруш Ю.М. *Логистика: Учебник для вузов.* – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2000. – 389 с. 24. Окландер М.А. *Логістики: Підручник.* – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 346 с. 25. Ларіна Л.Л. *Формування та забезпечення надійності регіональних логістичних систем. Монографія.* – Донецьк: Норд-Прес, 2005. – 284 с. 26. Залманова М.Е. *Логистика: Учебное пособие.* – Саратов: Саратовский ГТУ, 1995. – 168 с. 27. Крикавський Є.В. *Логістика. Основи теорії: Підручник.* – 2-ге вид., доп. і переробл. – Львів: Національний університет “Львівська політехніка” (Інформаційно-видавничий центр “Інтелект+” Інституту післядипломної освіти), “Інтелект-Захід” 2006. – 456 с. 28. Долишиний М., Шевчук Л., Шевчук Я. *Территориальная общественная система как объект исследования региональной экономики Украины // Социально-экономические исследования в переходной период. Региональные общественные системы: Сб. науч. статей. Вып. 3. Ч. 1.* – Львов: Ин-т региональных исследований НАН Украины, 2004. – С. 3–14. 29. Крикавський Є.В., Чорнописька Н.В. *Логістичні системи: навч. посіб.* – Львів: Вид-во Нац. ун-ту “Львівська політехніка”, 2009. – 264 с. 30. Смирнов І.Г. *Логістична модель сталого розвитку туристичної галузі в Україні // Вісник Донецького інституту туристичного бізнесу.* – 2007. – № 11. – С. 26–31. 31. Чухрай Н. *Формування інноваційного потенціалу підприємства: маркетингове і логістичне забезпечення: Монографія.* – Львів: Нац. ун-т “Львівська політехніка”, 2002. – 315 с. 32. Носов А.Л. *Регіональна логістика: Монографія: Альфа-Пресс, 2007.* – 168 с. 33. Richardson H. *Regional Growth Theory / H. Richardson / – London: Mcsmillian, 1973.* – P. 125. 34. Блауг М. *Экономическая мысль в ретроспективе.* – М.: Дело, 1994. – 367 с. 35. Изард У. *Методы регионального анализа: введение в науку о регионах: Пер. с англ. / Вступ. ст. и ред. А.Е. Пробста.* – М.: Прогресс, 1966. – 643 с. 36. Витковский О.В. *География промышленности зарубежных стран / О.В. Витковский.* – М.: Изд-во МГУ, 1997. – 116 с. 37. <http://rocich.ru/>. 38. Englander O. *Theorie des Guterverkehrs und der Frachtsatre.* – Jena, 1924. 39. Palander T. *Betrage zur Standorttheorie.* – Uppsala, 1935. 40. Сонько С.п. *Ринок і регіоналістика: навч. посіб. / С.П. Сонько, В.В. Кулішов, В.І. Мустафін.* – К.: Ельга, Ніка-центр, 2002. – С. 37–39. 41. Andersson A.E. *Mobility of Recourses? Accessibility of Knowledge und economic growth / A.E. Andersson, J. Mantsinen // Behavioral science.* – 1981. – № 25/5. – P. 351–372. 42. Стеченко Д.М. *Розміщення продуктивних сил і регіоналістика: Підручник.* – К.: Вікар, 2006. – 396 с. 43. Ковалевский Н.А. *Размещение производственных сил на территории СРСР во второй пятилетке и генплан / Н.А. Ковалевский.* – М.: Гос. транс. изд-во, 1932. 44. Сторонянська І. *Міжрегіональні інтеграційні процеси в Україні: тенденції та перспективи розвитку / І. Сторонянська.* – Львів: ІРД НАН України, 2009. – 392 с. 45. Кастельс М. *Информационная эпоха: экономика, общество, культура / М. Кастельс.* – М.: ГУ ВШЭ, 2000. – 607 с.